クルマ社会を問い直す

https://kuruma-toinaosu.org/
e-mail:group@kuruma-toinaosu.org

発行：クルマ社会を問い直す会
共同代表：青木 勝　足立礼子
連絡先：〒551-0001
大阪府大阪市大正区
三軒家西3-10-16（青木）
✉osakahorai551@yahoo.co.jp
編集：林 裕之、足立礼子、
見尾有平
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円　複数口歓迎

118

2024年12月 発行
（年4回発行）
会創立1995年

名古屋市都心部の、とあるビルの地下にある駐輪場。しかし自転車は１台しか駐められておらず、すっかりゴミ捨て場のようなありさまに。
なぜこんなことになってしまうのか？　本号では、名古屋市の商業施設における駐輪場の設置義務について、その現状とともにご紹介しています。
（写真と文　里見岳男さん　13ページ参照）

会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ
安全に道を歩きたい
排気ガス、クルマ騒音のない生活を
公共交通、自転車は私たちの足
守ろう地球
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

会のHP

★ 会報は、本会のホームページでも公開しています。★

目次

■会の活動　交通事故被害者等団体からの第12次交通安全基本計画に係る意見聴取会に参加（足立礼子）…… 2
クルマ社会を考えるオンラインミーティング「運転免許制度、これでいいの？」開催報告（見尾有平）…… 3
第11回自転車利用環境向上会議in若狭・敦賀 参加報告（岡田百合香）…… 4
■公共交通ルポ　地方公共交通で進むキャッシュレス・チケットレス化（井坂洋士）…… 6
■投稿　歩道は誰のものか？（江見清次郎）…… 12
名古屋市都心部の附置義務駐輪場の現状（里見岳男）…… 13
川柳（直）…… 18
スマホと公共交通（木村孝子）…… 19
■メッセージ　新入会員メッセージ（北條春樹さん）…… 19
■案内板　クルマ社会を考える会員オンラインミーティング「クルマ社会に言いたい！」…… 20
■世話人より他　共同代表より、世話人会報告、会計より他…21／原稿募集案内…24

※会の活動報告や案内以外の原稿は、会員の意見です。

リポート 会の活動

交通事故被害者等団体からの第12次交通安全基本計画に係る意見聴取会に参加

足立礼子（世話人）

この前の会報117号でお伝えしましたように、内閣府が次期の「第12次交通安全基本計画（令和８～12年度＝2026～2030年度対象）」のために、交通事故被害者等の団体からの意見を８月に募集しており、本会も意見書を出しました。文面は会報117号、およびホームページをごらんください。

その後、９月13日に内閣府で意見聴取会が開かれ、当会は交通事故で娘さんを亡くされたご遺族と共同代表の３名で参加しました。当会を含めて７つの交通事故被害者団体（鉄道事故を含む）が参加しており、私たちは全国脊髄損傷者連合会の方とともに会場に入りました。

会場の広い会議室には、検討会委員の学識者７名、省庁（国土交通省、総務省、警察庁、文部科学省、経済産業省、デジタル庁、内閣府）の職員12名、事務局として内閣府の担当官など７名、合わせて26名が着席していました。

１グループの説明時間は10分厳守と言われ、意見書に沿って３人で約３分ずつ、緊張しながら早口で意見を述べました。その後、検討委員のお１人から質問が出されたのでそれに答え、さらに質問が続くと思っていたら、あっさり終了となりました。後で聞くと、質問は１団体１つと決まっているとのことでした（２つ質問された団体もあったようですが）。

平日に仕事の調整をして、東京都千代田区霞が関にある内閣府まで出かけて行ったのですが（共同代表の青木さんは大阪から）、また、会場には検討委員の学識者の方々や省庁職員が大勢臨席しておられたのですが、たった10分の説明と１つの質疑でおしまい、という流れに、なんとも拍子抜けの思いでした。また、省庁職員のうち交通安全対策に関与する警察庁は１人のみ、法務省関係者はゼロ、というのも疑問が残りました。

なお、他の被害者ご遺族団体として参加された方の中にも当会会員さんが複数おられます。５年ごとに行われる意見聴取会に、もう何回も参加されている方もいます。

各団体の意見はさまざまですが、共通しているのは、弱者の人命を最優先にした交通政策を、一人でも犠牲者を出さないために事故を未然に防ぐ対策の強化を、ということです。被害者ご遺族らが、断腸の苦しみや悲しみの中で必死の思いで訴え続ける意見の数々が、形式的に「聞き置く」だけで片づけられてしまわないよう、少しでも次の基本計画に反映されるよう、関係者のみなさんで真剣に検討していただきたいと願うばかりです。

リポート
会の活動

クルマ社会を考えるオンラインミーティング「運転免許制度、これでいいの？」開催報告

見尾有平（世話人）

2024年10月19日20時よりオンラインミーティングを行いました。また、これに先立ち、2024年９月27日に自動車運転に関係するお仕事をされているみなさんに参加をお願いした事前相談ミーティングを行い、現在の運転免許制度や運転者への管理監督にどのような問題があるのか、実際に自動車運転に携わる方からの意見をいただきました。

どちらのミーティングでも道路の現状があまりにも危険すぎるという共通認識のもと、自動車等で公道を運転するための必須要件である運転免許の取得状況や取得要件、指定教習所における指導の在り方、免許授与後の運転者に対する管理監督が甘すぎるなどなど、さまざまな立場の方からそれぞれの視点で多くの意見をいただきました。これらをふまえて交通行政関係各所へ問題提起及び改善要望をしていきたいと考えております。

公共交通が崩壊している地域が多い現状においてクルマ多用社会を根本から覆すことは不可能と思われますが、少しでも道路の安全を確保するべく自動車等を運転し始める第一歩の免許取得時について、また免許の更新の在り方について今後も、考える機会を定期的に設けていき要望書を作成したいと思います。

末筆ですが、ご参加いただいた皆様、お忙しいところ夜遅い時間までご協力いただき有難うございました。

寒さに負けないアロエ
（会員K・Tさんの絵）

リポート
会の活動

第11回自転車利用環境向上会議in若狭・敦賀 参加報告

岡田百合香（世話人）

2024年10月３日・４日に福井県敦賀市をメイン会場として開催された第11回自転車利用環境向上会議in若狭・敦賀に参加しました。その際の様子を簡単に報告いたします。

昨年に続いてクルマ社会を問い直す会としてポスター発表を行いました。テーマは自転車に関連した内容である必要があるため、今年４月の総会時に開催された宮田浩介氏による講演＆対談会「子どもが幸せに育つまち：サドルの上から見た交通」の内容をまとめました。

当会からは、私（岡田）に加え、青木勝さん（共同代表）、里見岳男さん（世話人）が発表者として参加し、会議の運営メンバーである小路泰広さん（会員）にもお手伝い頂き大変心強かったです。また会報を見て、北陸地域在住の当会会員も参加してくださり、貴重な会員同士の交流の場にもなりました。

主催者発表によれば、全日程において全国から過去最多の518名が参加したとのことで、ポスター発表の会場も多くの人が活発に意見交換をするにぎやかな場となっていました。

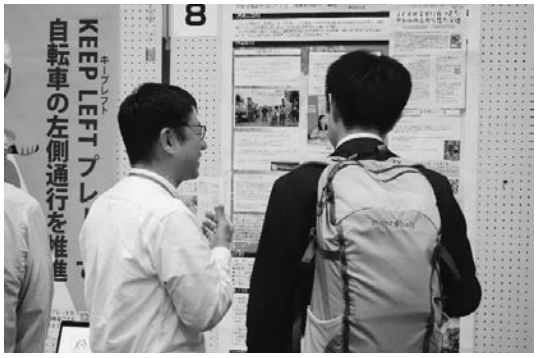
当会のポスターの前で足を止めた方には会報をお渡しするなど、会のアピールも積極的に行いました。

ポスター内にある「交通は社会のあり方の写し鏡である」という表現に強く賛同してくださった専門家（交通領域の知識人）の方もおり、頑張って作った甲斐がありました。

台湾の国交省に相当する部署の方々と名刺交換をするチャンスもあり、「台湾でもクルマ優先社会は大きな問題となっており、地域によっては子どもが自転車で自由に外出することが難しかったり、学校への登下校は交通事故防止のため親の送迎が基本となっている」といった話を聴くことができました。

このような形で、様々な交通問題に関わる団体・個人に当会を知ってもらい、つながりを持てたのは意義のあることだと思います。今後も定期的・継続的に当会の名前で何かしら発表や会議・学会への参加をしていければと思います。

ポスター発表会場の様子。
多くの人でにぎわっていました。



来場者に青木勝さん（当会共同代表）が
説明している様子。

会場に掲示したポスター

公共交通ルポ

地方公共交通で進む キャッシュレス・チケットレス化

井坂洋士

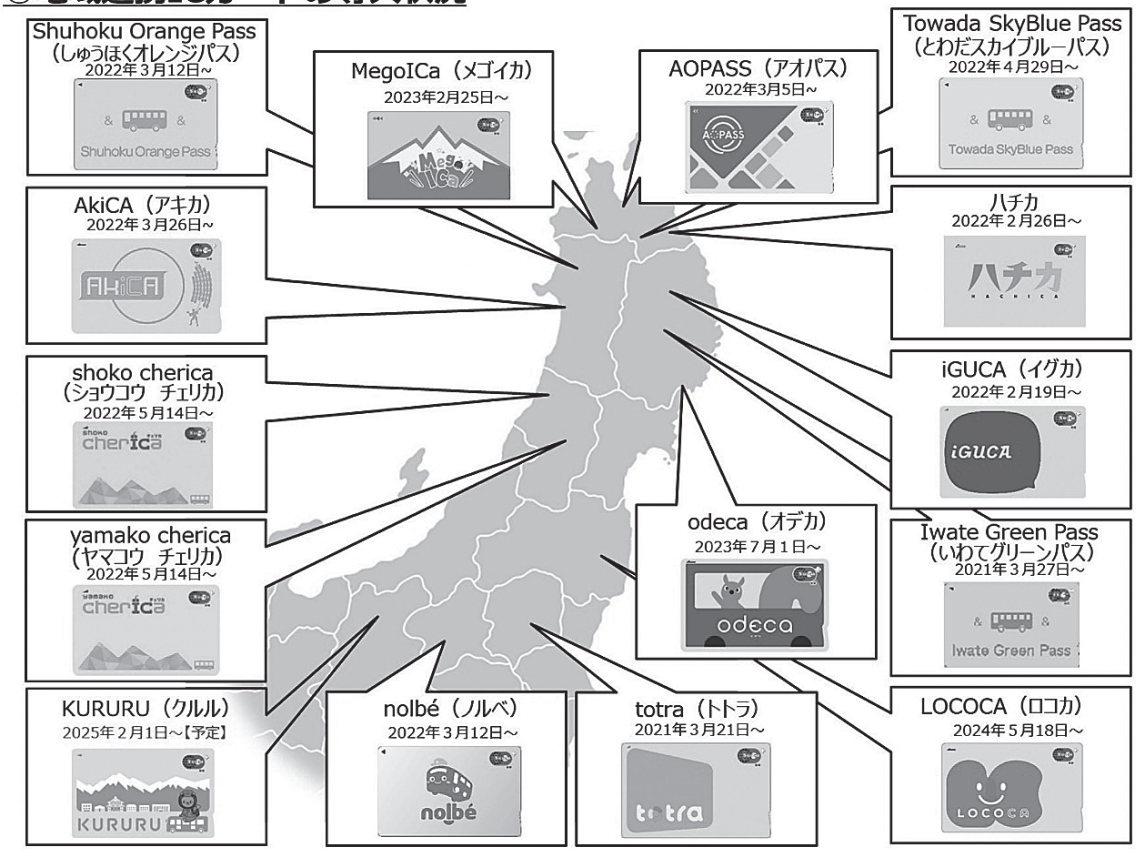
本誌116号（2024年６月号）では長野県上田市の「TicketQR」を紹介したが、ここ数年は地方都市の路線バスで「地域連携ICカード」や独自ICカード等の導入事例が増えている。

首都圏では2001年に「Suica」が、2007年に「PASMO」が、関西では2003年に「ICOCA」が、2004年に「PiTaPa」が導入されて、従来の磁気式プリペイドカードが置き換えられた。他の大都市圏でも順次交通系ICカードが導入され、大都市圏ではすでにほとんどの公共交通機関が交通系ICカードに対応している。

地方都市では、2005年に導入された高松琴平電鉄（ことでん）の「IruCa」や、2010年に導入された富山地方鉄道の「ecomyca」などの早くからICカード化されている地方都市がある一方で、従来の磁気式プリペイドカードを使い続けている地方もあった。

しかし磁気カードの利用減少に伴い機器メーカーも撤退しており、維持限界を迎えていたことから、近年は地方都市での磁気カードの置き換えが進んでいる。例えば岩手県交通が2021年に「Iwate Green Pass」を、岩手県北バスが2022

○地域連携ICカードの導入状況



JR東日本の営業エリアで盛んに導入されている「地域連携ICカード」（同社広報資料より引用）

年に「iGUCA」を、青森市営バスが2022年に「AOPASS」を、福島県浜通りの新常磐交通が2024年に「LOCOCA」を導入し、それまで使っていた磁気式バスカードを置き換えた。

これらはJR東日本が開発した「**地域連携ICカード**」を採用することで、首都圏のバス事業者が採用しているPASMOよりも導入コストが抑えられている。また、地域独自のポイント等を追加できるようになっており、既存のバスカード（回数券替わりの「プレミア」が付いていることが多い）を置き換えるのに向いている。さらに、Suica導入済みの鉄道にも同じカードで乗れる、逆に首都圏等でSuica等の全国交通系ICカードを使っている人は手持ちのカードを使える（この場合はポイント等の特典は対象外）、駅の券売機等でチャージできる（バス事業者が独自にチャージ機等を整備して現金を扱う負担が軽減される）等の様々なメリットがあって、JR東日本エリアの多くの地方都市で導入が進んでいる。

栃木県宇都宮市が導入した地域連携ICカード「totra」[1]の例。Suica互換でチャージ機など既存のインフラに相乗りできるメリットもある

こうした動きの背景には、磁気カードの機器類老朽化に加え、2021年に**新500円硬貨**が、2024年に**新紙幣**が発行されたことで、バス会社は運賃箱を更新する必要に迫られていることがある。**運賃箱を更新するタイミングで新たなICカード乗車券を導入**しようというわけだ。

クレジットカードのタッチ決済

公共交通分野でICカードといえば、SONYとJR東日本が開発したFeliCa技術を使うSuica等の**交通系ICカード**が普及しているが、2021年頃から「**Visaのタッチ決済**」[2]が参入し、一部の鉄道・バス会社ではクレジットカードのタッチ決済（以下「**クレカタッチ決済**」）で乗車できるようになった。

これまでもクレジットカードを使って券売機で切符を買うことができる事業者はあったが、タッチ決済では切符を買うことなく自動改札機などにタッチして通過できる。紙幅の都合で詳しい仕組みは割愛するが、Suica等の使い勝手に似た利便性を提供できる新しい仕組みが導入されている。専用のカード不要で、買物等で使っているタッチ決済対応のクレジットカードをそのまま利用できるメリットもある。

ただし、Suica等は前もって現金等でチャージする手間はかかるものの、デポジット（カード代金）とチャージ額を支払えば誰でも利用でき、小児運賃や定期券にも対応している。対してクレジットカードは審査を通る人しか利用できない（未成年者などは使えない）制限がある。クレカタッチ決済はチャージ不要を便利と感じる人がいる一方で、後払いで、その場でいくら支払ったかわからない（後日まとめて請求がくる）ことを嫌がる人もいる。どちらも一長一短という感じだ。

クレカタッチ決済に対応した簡易改札機
（福島交通飯坂線）

空港連絡鉄道での導入が先行

クレカタッチ決済は欧米で普及しているタッチ決済対応のクレジットカードがそのまま使えることから、まずは外国人観光客が多く利用する空港アクセス鉄道・バスと九州での導入が進んだ。

例えば南海が一部駅で2021年から、福岡市地下鉄が2022年５月31日から、西鉄が2022年７月から、JR九州が2022年７月から、いずれも一部の駅・区間で導入している。

これらの事業者ではすでに交通系ICカードを導入しており、沿線住民などは引き続き交通系ICカードの利用が便利だが、一時的に利用する外国人観光客などに対応することを主目的にクレカタッチ決済が導入された。

地方鉄道・バス事業者での導入

続いて地方の鉄道・バス事業者でも導入されるようになった。早かったのは岐阜県の長良川鉄道で、2022年６月から全線で導入。車内にタッチ決済専用の端末を設置して、整理券不要で乗降できるようになった。

地方の鉄道・バス事業者にとっては、独自のカード発行にかかる手間が不要なことと、Suica・PASMO等の交通系ICカードよりも導入コストが比較的安いことが評価されているようだ。

長良川鉄道では大半が無人駅で、全38駅のうち切符を販売している駅は７駅しかない。長らく現金しか使えなかったが、2019年７月より「PayPay」に対応した。しかし乗車時に整理券を取って、降車時に運賃表を確認して手入力し、乗務員が確認する手間がかかっていた。クレカタッチ決済では整理券も運賃表との照合も画面確認も不要で、乗客と乗務員の負担を軽減できる利点がある。

ただしクレカタッチ決済では小児運賃や定期券には対応できない欠点がある。そこで長良川鉄道では、定期券はスマートフォンアプリ「QUICK RIDE」で発売している（一部の有人駅では従来の紙の定期券も発売されている）。

大手私鉄でもクレカタッチ決済の導入が進む

2024年になると、首都圏や関西の大手私鉄および地下鉄でもクレカタッチ決済を相次いで導入するようになった。東急（１月、世田谷線を除く）、神戸市営地下鉄（４月）、京王（11月）と西鉄（貝塚線を除く）は全駅に導入した。

クレカタッチ決済に対応した自動改札機（東急電鉄）

さらにOsakaMetro、東京メトロ、近鉄、阪急、阪神、横浜市営地下鉄、西武、京急、ゆりかもめ、札幌市営地下鉄（発表順）などが2025年春頃までに導入を予定しており、2025年には多くの大手私鉄等でクレカタッチ決済が利用可能になりそうだ。

大手私鉄等はすでにPASMO・SuicaやPiTaPa・ICOCAなどを導入済みだが、これらの**置き換えを企図したものではなく、普及済みの交通系ICカードは継続利用される。**

新たに導入されたクレカタッチ決済はPASMO等を持っていない観光客などの利用と、企画乗車券などへの応用が期待されている。

乗り放題などの**企画乗車券**を発売している事業者は多いが、こうした企画券はPASMO等への登載が難しいことから、今なお紙の切符での発売が主だ。東急や京王などの大手私鉄では、こうした企画券をクレカタッチ決済で（紙の切符を買わずに）利用できるようにすることが期待されているようだ。

運賃箱更新に合わせてマルチ決済端末を導入

さらに、独自のICカードやクレカタッチ決済が一般路線バスにも導入されつつある。

例えば福島県会津地方の会津バスは2024年７月に独自のICカード「AIZU NORUCA」を導入した。会津バスではこれまで磁気カードも導入していなかった（現金と紙の回数券しか使えなかった）が、運賃箱の更新に合わせて独自のICカードを導入するとともに、2024年９月にはクレカタッチ決済にも対応し、さらに他の電子マネーやPayアプリにも順次対応を予定していて、一挙にキャッシュレス化が推し進められた。

様々な決済方法に１台で対応する会津バスの運賃箱

「AIZU NORUCA」は福島交通が2010年から運用している「NORUCA」をベースにしたもので、会津バスと福島交通（いずれも「みちのりホールディングス」グループ）では一般路線バス車

両全500台に新しい運賃箱を一斉導入し、2024年９月から両社でクレカタッチ決済にも対応した。

「みちのりホールディングス」グループでは岩手県北バスがSuica互換の地域連携ICカード「iGUCA」を導入したが、会津バスは独自の「AIZU NORUCA」を導入し、同じグループでも地域によって対応が分かれる格好になった。

この新しい運賃箱はクレカタッチ決済（NFC-A方式）と電子マネー（FeliCa方式）の両方に対応しており、整理券を投入すると自動で運賃計算する機能が付いていて、さらにコード決済に使うカメラ（コードスキャナ）も付いていて、１つで様々な決済方法に対応している。

この特徴を活かして、これまで現金（と紙の回数券）しか使えなかった会津バスで、一挙に多様なキャッシュレス決済に対応した。これが今後他の事業者に普及するかは未知数だが、会津バスでの成否が注目されそうだ。

QRコード乗車券

大都市圏ではSuica等の交通系ICカードが普及し、地方都市では独自のICカードやクレカタッチ決済で乗車できるようになって、運賃表を見て小銭を出し切符を買う煩わしさから解放された。

しかし訪日旅行者などのICカードを持たない乗客にも配慮し、紙の切符の販売は続いている。この細々と生き残る紙の切符についても、JR東日本など関東の鉄道大手７社[3]は、2026年度末以降順次、磁気式を廃止してQRコードを使う乗車券に変更する。紙の切符の磁気面を廃止することで回収した使用済み切符のリサイクルを円滑化するとともに、自動改札機のコストダウンを図ることができる[4]。

山万ユーカリが丘線（千葉県）では、新紙幣対応に合わせて従来の磁気券の券売機を2024年10月末に停止し、QRコード付き乗車券に切り替えた

QRコード付きの紙の切符は、広島県のスカイレール（2024年４月末で廃止）で2013年より、沖縄県の「ゆいレール」で2014年より使われており、立山黒部アルペンルートなどの観光地でも使われている。さらに2024年には千葉県の山万ユーカリが丘線でも導入されたが、首都圏の多くの鉄道事業者が採用を決めたことで、2027年以降に本格的に普及しそうだ。

地方ローカル線をチケットレス化する「えきねっとQチケ」

しかし、Suicaを開発したJR東日本ですら、いまだにSuica未導入の路線を多く抱えている。いわゆる地方ローカル線に多く、こうした線区では無人駅やワンマン運転などで乾いた雑巾を絞るような省力化が進められているので、Suicaも使えなければ、切符も買えず、車内精算すらできなくなって、乗客は不便を強いられている。

こうしたSuica未導入で無人化が進む地域を含め、JR東日本の全エリアで使える**QRコード乗車システム**が開発され、2024年10月より順次、導入が進められている。

今回導入された「**えきねっとQチケ**」では、紙の切符の替わりにスマートフォンを使うので、乗客がスマートフォンを使っている必要がある。万人向けとはいかないものの、スマートフォンの普及率が９割[5]にのぼる現代ならではの仕組みだ。

1つの「Qチケ」で在来線と新幹線を乗り継げる

無人駅の多い地方ローカル線では、短距離の利用は整理券を取って乗り、降車時に整理券と現金を乗務員に渡す方式が多い。しかし長距離の旅客には不便がある。例えば磐越東線などのSuica未対応の無人駅から乗車し、郡山で新幹線に乗り換えて福島・仙台へ行くようなときに、従来は整理券を取って乗車し、郡山駅の改札内出札窓口に並んで整理券を出して現金で紙の切符を買う必要があったが、これが１つの「Qチケ」で乗車できるようになった。

「えきねっとQチケ」は2024年10月より福島県以北の同社東北エリアで先行導入され、エリア内の在来線[6]と東北新幹線（郡山～新青森）で使えるようになった。

QRコード対応の自動改札機は2022年12月から自動改札機の老朽取替にあわせて順次導入されていて[7]、2024年10月までに東北新幹線で先行導入されたが、他の地域でも準備は進められており、2025年度下期に東京都23区内と東北新幹線（東京～郡山）で、2026年度末までにJR東日本の全域で展開予定となっている[8]。

紙の切符とほぼ同等の効力[9]をデジタルチケット化したもので、在来線・新幹線の両方を通しで利用でき、画面表示で自動改札機を通過できる特徴がある。

出札窓口や券売機では買えず、同社のオンラインチケット販売サイト「えきねっと」で購入する。スマートフォンアプリと会員登録（無料）が必要といった煩わしさはあるが、ビジネスや帰省・観光などで頻繁に旅行している人にはさして問題にならないだろう。

外国人観光客を含む一時的な利用者には難があるものの、従来の**紙の切符も引き続き発売**され、大きな駅や空港駅などでは紙の切符を購入できる。

人手を介したサービスは縮小・廃止される

一方で、首都圏を含む比較的小規模な駅では自動化・無人化が進められていて、人手を介したサービスは段階的に縮小･廃止されている。近頃は早朝深夜や昼間などに駅係員が無人になる駅もよく見かけるようになった。

JR東日本では首都圏の駅でも駅係員無配置となる時間帯がある

例えば例年春夏冬の長期休暇時期に発売されて老若男女を問わず人気のある企画乗車券「青春18きっぷ」は、お得さもさりながら、利用期間内の好きな日に使える利便性が好評だった。しかし乗車時に駅係員に日付印を入れてもらう（無人駅から乗車の場合は車掌に申し出て手書きで日付を入れてもらう）必要があり、自動改札機を通れなかった（駅係員や車掌がいることが前提になっていた）。

従来の「青春18きっぷ」は日付印や車掌による手書きが必要だった

これが2024年12月利用分からリニューアルされて[10]日付印を廃し、自動改札機を通れるようになる一方で、好きな時に利用できる利便性が失われる（購入時に利用日を指定する必要がある）ことから話題になった。自動化により便利になる一方で、残念だが人手を介するサービスは段階的に廃止されるのかもしれない。

決済インフラの「乗り換え」を後押しする国の補助制度

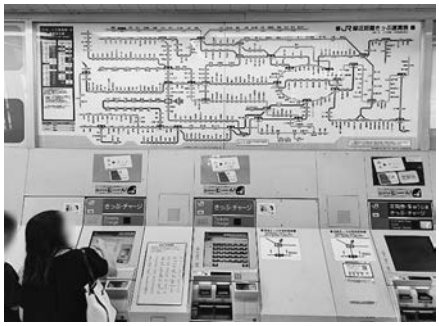
電子マネーの先駆けとなるプリペイドカードは公衆電話から普及し、バスカードなどに発展した。そして技術の進展とともに非接触ICカードを使う「電子マネー」に進化し、Suicaなどの鉄道でまず普及したが、昨今は他の買物等でも電子マネーやコード決済が普及している。

買物でも現金の扱いは負担になるが、鉄軌道やバスでは乗車の度に運賃表を見て小銭を出して支払うことになるため尚のこと煩わしかった。Suica・PASMO等が普及した都市部で利便性を享受している人なら想像できるだろうが、今さら昔のように乗る度に券売機に並んで紙の切符を買う頃に逆戻りはできないだろう。

しかし地方によっては今でも都度乗車前に紙の切符を買わねばならない（あるいは車内で運賃

表を見て小銭を出して支払わねばならない）不便を強いられている地域も少なくないのが実情だ。

こうした運賃支払いの煩わしさが公共交通離れの原因になってしまってはいけない。現金の扱いは、無くすことはできないにしても、事業者・乗客双方の負担になるので、減らすのが望ましい。しかし中小鉄道・バス事業者にとっては運賃箱の更新費用も重荷になる。国や自治体には公共交通のキャッシュレス化を積極的に支援してもらいたいし、今年は新紙幣の導入という後ろ向きな理由はありつつも、キャッシュレス化が進んだことは乗客にとっては望ましいと言えるだろう。



交通系ICカードのおかげで乗車の度に切符を買う煩わしさから解放された

ところが、決済インフラを「乗り換える」動きも出てきた。例えば熊本市では「くまモンのIC CARD」を導入しており、従来のFeliCa方式（Suica等で採用されている）では全国交通系ICカードも利用できるが、これをNFC-A方式（クレカタッチ決済で採用されている）に切り替えることにした。

機器の更新に際し従来のままだと国の補助金が出ず全額事業者負担になるが、**他の方式に切り替えると国の補助金が出て事業者負担を軽減できる**というのが理由のようだが、全国交通系ICカードからの離脱に市民から反対の声が挙がっているようだ[11]。

事業者としては設備負担を軽減したい思いも理解はできるが、誰でも乗れることが重要な公共交通において、利用者を無視して一方的に決済システムをころころ変えるのはいかがなものかと思う。

誰もが利用しやすい公共交通にするためには、国も補助金の在り方を見直し、決済システムの「乗り換え」にしか補助金を出さないといった意地悪をせず、また新札発行などの際には手厚く手当てすべきではなかろうか。

（掲載写真は全て筆者撮影）

【脚注・出典】

1. 宇都宮市が導入した「totra」については本誌107号（2022年３月号）を参照。Suica互換でJRや東武の駅でチャージできるので、地域の導入事業者（関東自動車、宇都宮ライトレールなど）がチャージ機の整備や現金の扱いといった負担を軽減できるメリットもある。
2. 三井住友VISAが主導しているが、JCBなどVisa以外のクレジットカードもタッチ決済に対応しているカードは利用できる。ただしMastercardは2024年11月以降順次対応予定。
3. JR東日本、京成（新京成を含む）、北総、京急、西武、東京モノレール、東武。現時点では８社だが、新京成は京成に吸収合併予定なので７社になる。JR東日本は近距離切符のみが対象。 https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240529_ho02.pdf
4. 磁気券の処理には複雑な機械的処理が必要になるが、Suica等のICカードはタッチ部だけで済む。新たに導入されるQRコード乗車券もQRコードリーダーのみで済み、紙の切符を送る機械的処理を省略できるメリットが大きい。
5. 総務省「令和5年通信利用動向調査」（2024年６月７日発表）世帯普及率90.6% https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/statistics/statistics05.html
6. 山形・秋田新幹線を含む。只見線全線と喜多方以西、郡山・いわき以南は対象外。
7. https://www.jreast.co.jp/press/2022/20221108_ho03.pdf
8. https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240711_ho02.pdf
9. JR東日本以外の他社にまたがる切符は買えない、窓口や券売機では買えない、利用開始後の変更ができない等の制限はある。
10. https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241024_ho01.pdf
11. 熊本市電・バスの全国交通系IC決済、「廃止」方針に抵抗強く　熊日S編アンケート　若い人ほど「反対」（熊本日日新聞、2024年６月12日）https://kumanichi.com/articles/1449761

（神奈川県川崎市在住）

投稿

歩道は誰のものか？

江見清次郎

４年前クルマを手放し、免許証も返納した。その後、近場は徒歩と自転車で用事を済ませている。少し遠い場合はバスや地下鉄などの公共交通機関を利用する。必要な時はタクシーも利用するが、流しのタクシーもなかなか捕まらず電話で呼んでもなかなか繋がらない時もある。

そんなわけで道を歩くことが多いのであるが、歩いているといろいろなことを考えたり気がつくことが多い。歩道を歩いているとまず気がついて嫌なことはクルマを堂々と(?)歩道に停めて占領していることである。これはれっきとした道路交通法違反だと思う。蹴り飛ばしたくなったり（もちろんしませんが)、警察に通報しようかなと思うこともあるが行ったことはない。書いていて気がついたが貼り紙をするという手もあるかなと思う。停めている本人はどのような思いで停めているのだろう。まったく悪げもなく停めているのか、後ろめたいが仕方なく停めているのか。多分まったく気にも留めないで停めているのかなと思う。

写真１

最近おかしいなと思っているのは、電柱が堂々と(?)歩道の真ん中に立っていることである（**写真１**）。歩くのに邪魔だし、車椅子では通れないのではないか。むしろ車道は幅が広いのでそちらに立てた方が良いのではと考えている。そのほか、道路標識も歩道に立っている（**写真２**）。これなどは基本的に車両用に用意されているので、車道に立てるべきなのではないか。どうしてこのようになるのか分からないので、札幌市の担当部局に電話して聞いてみた。すると、法律的には道路法施行令第10条の２、11条にそのことが書かれていて、路肩や歩道内の車道寄りに電柱などを設置することができるそうだ。さらに札幌市の条例では、歩道が2.4メートル未満の場合は民地側に、2.4メートル以上の場合は車道側に設置するそうである。道路標識については別の政令で決まっているとのことである。

他にもゴミ置き場が歩道にあって道をふさいでいることもある（**写真３**）。これなどは誰が歩道に置くことを決定したのだろう。ゴミ置き場は町内会で管理しているので、町内会で決めたのだろうが、車道にこれがあるのを見たことがないので何か規則でもあるのであろうか。これについても先ほどの札幌市の担当部局の人に話すと、ゴミステーションは市の清掃局の指導で

写真２

写真３

歩道に置くよう指導されていると思われるとの話だった。

札幌市に電話した時には電柱の地中化を推し進めているので問題はだんだん解決していくような話もしていたが、多数の電柱を地下に埋めていくのは気の遠くなるような時間がかかりあまり現実的ではないような気がする。

いずれにしても、歩道に関してもクルマに優しい街ではなくヒトに優しい街にしてもらいたいと思う。

（北海道札幌市在住）

投稿　名古屋市都心部の附置義務駐輪場の現状

里見岳男

はじめに

日本では戦後まもなくは自家用車の生産が禁止されていたそうです。しかしほどなくして生産制限が解除されると、ものすごい勢いで自動車が作られ、売れはじめました。そして日本中の車が200万台を超えたころ、「駐車場法」という法律ができました。この法律には「繁華街に、あるていどの大きさの建物を建てたり既存の建物を改修したりするときには、建物の広さに見合った駐車場を作らないといけません、というような条例を地方自治体は作っていいですよ」と書いてありまして、もちろん他にも大事なことがいろいろと書かれていたのですが、おかげで自動車は都市部においても移動手段として十全の力を発揮してきました。

その23年後、こんどは自転車についてだいたい同じようなことが書かれた「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律（通称：旧自転車法）」というものが作られます。私の住む名古屋市も、この法律にしたがって条例を定め、一定規模の各種商業施設に自転車駐車場（以後「駐輪場」）の設置を義務付けています。平成25年の調査※によれば、全国154の自治体でそうした条例が定められているそうです。みなさんがお住まいの市町村にも条例があるかどうか調べてみてください。

※駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（平成26年3月）- 内閣府
https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h25/kekka.html

このような条例の存在を意識したのは10年以上前、名古屋駅前の大きなビルにパスポートを作りにいくため自転車で出かけたときでした。名古屋駅前は当時からとにかく駐輪場が足りておらず、空きを示す緑ランプが点灯しているのに空いていない駐輪ラックに悩まされつつ、10分だか20分だかさまよってようやく自転車を駐められた覚えがあります。帰宅した私は名古屋市のウェブサイトでさっそく駐輪場情報を調べはじめたのですが、そんなときに見つけたのがこの条例でした。これによれば、平成14年10月１日以降に新築・増改築された施設には駐輪場の設置義務があるとのこと。私が訪れたビルは平成19年開業、ということは駐輪場がどこかにあったんだ…！　とふたたび自転車でパスポートを受け取りに意気揚々と出かけていったのですが、敷地をぐるっと回ってもそれらしきものは見当たりません。しかたなく、またしてもさんざん苦労して公設駐輪場に自転車を駐めて用事をすませ、家に帰ると即座にビルの管理事務所の電話番号を調べて、テナントの利用客用駐輪場はどこにあるのかと聞いてみたのですが、返ってきた答えは「そういったものはご用意していないので歩道の有料駐輪場をお使いください」。あれ、ひょっとしてこの条例、無視されてる…？そうした疑念を抱きつつも、その後しばらく名古屋駅を訪れる用事もなく、追求するのも面倒だしなあ、と思っているうちにこの問題のことは忘れてしまっていました。

そして時は流れて令和５年春。名古屋の中心繁華街である栄地区が自転車放置禁止区域に指定され、いままで自転車が置かれていた歩道の

端には有料の駐輪ラックが設置されたりされなかったりして駐車可能台数は大幅に減少。令和４年度には23,390台だった名古屋市の自転車撤去台数は、令和５年度は32,431台と４割近い増加となりました。このように自転車利用者への厳しい対応が目立つ中、私が訪れた名古屋駅のあのビルのように、駐輪場を設置するよう定めた条例に従わないままでも放っておかれている施設があるというのは、施策としていささかバランスを欠いているのではないか？　そう思った私は、栄地区に加え、少し前に自転車放置禁止区域が拡大された名駅その他の周辺エリアも含めて、まずは店舗駐輪場がどうなっているのか、現状を調べてみることにしました。

ありがたいことに、附置義務駐輪場の設置届一覧のようなものを見せてもらうわけにはいきませんかと名古屋市にお尋ねしたところ快諾いただけたので、それを見ながらあちこちの施設の駐輪場を巡り、その設置状況をおおむね把握することができました。ここでその概要をご紹介したいと思います。

ケース１：駐輪場が存在しない

なんてことはさすがにありませんでした…というより、あっても私にはわかりようがありません。商業施設を建築・改築する際には、敷地面積などの条件を満たすなら駐輪場を作ってね、作るなら届けを出してねと市は指導していますし、その指導に従わない施設があるのではないかといち市民が疑ったところで、新築のビルを探して届けが出ていなかったら床面積を調べて…などということは現実的に不可能です。

ただし、なにかの手違いか、店舗面積から本来必要とされる台数にわずかに足りていないところはありました。平置きのつもりだったが幅広ラックにしてしまったとか、なにか事情があるのでしょう。

ケース２：駐輪場に通常の手段では入れない

代表的なものとして、屋上に駐輪場があって、そこまでエレベーターで上がることになっているのに、エレベーターの屋上ボタンが無効化されているケースがあります。カラオケ店がテナントとして入っているビルでよく見られました。

写真１：屋上ボタンが点灯しないエレベーター

他にはこのようにシャッターが閉まっていて駐輪場の存在にすら気づかせない施設も。

写真２：いつも閉ざされているシャッター。この前に駐車されていることも多い。

名古屋市には、こうした施設を優先的に指導していただきたいものです。

ケース３：駐輪場が他の用途で使われている

駐輪場に看板や在庫商品が置かれていて使えないことがあります。そこが駐輪場であることを明確に無視しているとしか思えない施設もあれば、使う人もいないことだし空けておくのももったいないよね、という雰囲気のところまでさまざまです。

写真３：左側壁のモニターの下は駐輪場のはずだが、掲示板が置かれている

写真４：駐輪場が地下にあり、誰も自転車を置きにこないので倉庫として使われいてる

写真５：ビル最上階の駐輪場。商品の自転車の在庫が置かれていた。ただし数ヶ月後に再訪したところなくなっていた。

それから、シェアサイクルのポートになっているケースも散見されます。自転車利用環境向上のためにはシェアサイクルの普及も重要な施策のひとつですが、そのために施設利用者用の駐輪場を減らしていいわけではありません。

写真６：駐輪スペースの一部がシェアサイクルのポートに転用されている

ケース４：一般客が利用できない

「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」には以下のように書かれています。

> （施設の設置者の責務）
> 第８条　官公署、学校、図書館等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者のために必要な自転車駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

しかしながらこの「当該施設の利用者のため」という部分が施設側にうまく伝わっていないらしく、駐輪場が従業員専用、あるいは契約者専用となっているケースが目立ちます。

写真７～10：従業員あるいは契約者専用とされている駐輪場の数々

ほぼ満車の駐輪場も何箇所か見かけましたが、多くは空きスペースが何台ぶんか残されていましたので、ぜひとも一般客にも開放していただきたいところです。

ケース５：どこにあるのかわからない

せっかく駐輪場を用意したのですからたくさんのお客さんに使ってもらえばいいのに、と思うのですが、駐輪場がお店の入口からはまったく見えない場所にあるのに、わかりやすい案内を掲示していないお店がけっこうあるんです。

写真11：この入口の奥に駐輪場行きのエレベーターがあるが外からはわからない

写真12：裏口の窓に貼ってある案内表示の右下にごく小さな文字で「駐輪場有り」

写真13：1F奥の物置の前で見つけたのは「駐輪場は４軒となりの別のビルにあります」と書かれた小さな注意書き。「別のビル」まで行ってみたが入口には案内板もなにもなかった。

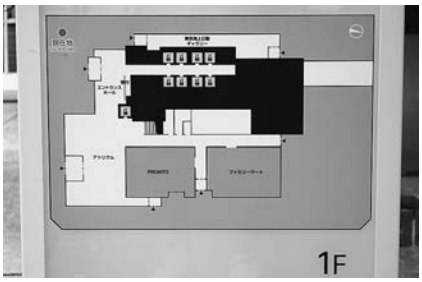


写真14：ファミリーマートの向かいの部屋が駐輪場なのだが、ビルの案内図では真っ白

写真15：100m離れたところに有料駐輪場があるのだが、案内はとくになし

そもそも、案内がなければ見つからないような場所に駐輪場があるということは、お客さんの動線から遠く離れているということですから、決して使いやすい駐輪場ではなく、案内さえあれば万事解決というわけにはいかないのですが、それにしたって全くないよりはましです。ぜひとも改善をお願いしたいところです。

駐輪場をめぐる問題

自動車の交通分担率の高い名古屋ならではかもしれませんが、駐車場に関していえば都心部でも民間による供給が潤沢で、市の調査によれば(平成27年といささか古いものではありますが)ピーク時でも利用率は６～７割だそうです。そのため平成29年には駐車場の附置義務は見直され、附置義務台数が緩和されました。いっぽう、都心部の駐輪場は、記事の最初でも述べたように、大幅に不足しています。令和５年春の自転車放置禁止区域拡大時点で整備されていた駐輪場の収容台数は、令和元年に調査して判明した総駐輪台数の６割を切っていました。さらには有料化に伴って駐輪場の区画は定期利用と一時利用とに分けられるため(これは自治体によるのかもしれませんが、名古屋市が鉄道駅周辺に整

備する場合は一定割合の定期利用枠が確保されることになっているようです)、有効に使えない部分がどうしても生じてしまいます

こうした状況下では、商業施設側が「駐輪場を無料にしておくとうちの店で買い物しない人にも駐輪されるかも」「なんのために駐輪場を作ったのかわからない」「自転車を捨てられでもしたら処分費用がかかってしまう」などと考えても不思議はありません。こうした懸念について以前市に訊ねた際には、それは施設側が考えることだ、とくに対応は予定していない、などとつれない返事でしたが、たとえば

●不正駐輪で収容台数が減ることに対する補償として、店舗利用客に配布するための周辺有料駐輪場で使える回数券を発行する

●無料の駐輪場を有料化するための施設整備費用を助成する

といったような対応が可能なのではないでしょうか。

求められる条例改正案

上に挙げたような、公設駐輪場の有料化に伴う問題について考慮されていなかったことも附置義務条例の問題のひとつですが、改善すべき点は他にもあります。

●職員用駐輪場の定めがない　商業施設に自転車に乗ってくるのはお客さんだけではありません。職員用駐輪場についても、施設利用客用としっかり区別して確保するべきです。

●対象が集客施設に限定されている　上で紹介したように、本来は利用客用とすべき駐輪場が契約者(おそらくはほとんどが職員)のみ利用可となっていて、しかもスペースが8割がた埋まっているといった例も珍しくありません。利用客がいないような、事務所・事業所ばかりの建物であっても、職員の人数に応じた収容台数の駐輪場設置を義務付けるべきです。広島市や札幌市は条例の対象に事務所を含めているようです。

●公共施設の附置義務台数の基準がない　条例では「施設の利用者のために必要な自転車駐車場を設置するように努めなければならない」者として「官公署、学校、図書館等公益的施設の設置者」が挙げられているのですが、公益的施設の設置者に対しては面積あたり何台といったような基準が定められていません。それもあってか、公共施設でありながら、周辺駐輪場が有料化されたからという理由で施設付属の既存駐輪場を閉鎖してしまうところまで出てきました(最終的にはシェアサイクルのポートが設置された)。

●案内表示の基準がない　私の知る例では、札幌市が令和6年2月の条例改正※によって、駐輪場の位置や利用方法をわかりやすく表示すべし、という項目を追加しました。名古屋市も見習うべきでしょう。

※自転車等駐車場の設置等に関する条例／札幌市
https://www.city.sapporo.jp/toshi/k-shido/tyuusya/kyodojyutaku/bicycle.html

●アクセシビリティの基準もない　地下や屋上の駐輪場はエレベーターに乗らないとたどり着けないのですが、これが一般利用客と共用だと、なかなか自転車を乗せられなかったり、一般客の視線が気になったりするものです。名古屋市ウェブサイトの条例紹介ページにも「エレベーターは自転車利用者専用とすることが望ましいです」との記述がありますが、やはり条例内で明示的に専用あるいは優先エレベーターの設置を義務化してもらいたいところです。

●距離基準がゆるい　条例では駐輪場の位置は施設の「敷地からおおむね50m以内」と定められています。これは国が発出した標準条例の記述をそのまま採用したものと思われますが、50mという数字は「敷地の境界から境界までの直線距離」と解されているらしく、店舗正面入口から駐輪場入口まで100m超などという施設が存在しています。遠すぎる駐輪場は使われない駐輪場です。正面入口からの距離あるいは(エレベーター移動なども考慮して)所要時間を基準とすべきです。

おわりに

駐輪場の調査をするにあたっては、当然のことながら自転車で都心部を訪れるようにしていたのですが、その間何回も「ぐるっとあたりを

見回しても一時利用可の駐輪場が見当たらない」「しょうがないのでブロックを一周したけれどもやっぱり見つからない」といったことがありました。しかたがないので最終的にはスマホをちまちまと操作して駐輪場を運営する会社のウェブサイトで地図を確認するようにしていたのですが、この地図も細かく分割されていたり現在地が表示されなかったりして、駐輪場探しはなかなかにストレスのたまる作業でした。各所に配置されている「この周辺は自転車放置禁止区域です」看板に、せめて最寄りの駐輪場がわかる地図を貼っておいてくれないか、という提案をしたこともあるのですが、残念ながら対応していただけていません。

私たちが求めているのは「自転車を駐めたいときにそれほど遠くない駐輪場がぱっと見つかる」ようになること。そのためにつくられたのが「自転車等の放置の防止に関する条例」であり、そこには「市」「自転車利用者」「自転車販売店」「鉄道事業者」「施設の設置者」など様々な主体に対してそれぞれ果たすべき義務というものが定められています。しかしながら現状を見るに、自転車利用者のみがその義務の履行に関して非常に厳しい取り扱いを受けていると言わざるを得ません。この不均衡を是正してほしいとお伝えすることが本記事の目的なのですが、自転車利用環境の改善のためには他にもっと有効なやりかたがあるかもしれません。そうしたものに心当たりがおありでしたら、ぜひとも私たちと共有していただけますようお願いしつつ、このあたりで筆を置きたいと思います。

（愛知県名古屋市在住）

投稿

川柳

日々起きる
ブレーキ・アクセル
踏み間違い

手を挙げて
やっと渡れる
ゼブラ線

散歩道
命懸けで
歩く道

狭い道
人を押しのけ
行くクルマ

目の前に
弾丸飛び交う
道がある

クラクション
人を蹴散らし
走り去る

（直）

投稿

スマホと公共交通

木村孝子

世の中は、スマホ、スマホ、スマホ社会です。リアルが好きな私は、世の中に逆らってスマホを持っていません。アナログ人間です。「不便」と人さまに指摘され、「アマノジャク」とも。

作家の高橋源一郎さんをご存知ですよね。毎日新聞の「人生相談」の回答者としても知られています。「高校生の娘がスマホ、スマホばかり、困ります」に対して、「私はスマホを持たない、スマホよりもっと素晴らしいものがこの世にはあることを大人は示さねばならない」と回答されています。

週に１、２回私は電車に乗ります。窓の外を眺めるのに忙しい（公共交通はいいですね）。小見川の水、増えたかな？減ったかな？藤代高校の野球部、今日も練習しているかな（藤代高校は全国高校野球選手権大会〈夏の大会〉で毎年のように県大会まで進んでいます）。中川、今日もモーターボートで遊んでいる人いるかな？スカイツリー、キラキラしてきれいだな。今年も関東平野のおコメ、豊作だな。ありがたいな。

車内の人々を観察するのも大好きです。優しい感じのおくさま、大荷物を大切に守っているダンナサマ。ママにそっくりの利発な感じの男の子。肌の色も顔立ちもさまざまな外国人観光客の群れ。私のバカな英語で話しかけたくなります。すてきなお姉さんのファッションに見とれます。キョロ、キョロ。

しかし９割位の人はスマホ、スマホ。何してるの？違和感。バカな私はイライラ。電車の中は多様な人と出会えるワールドです。スマホだけに没頭――車内の人々に失礼じゃないの？と、思ってしまいます。私って変ですか？これ私の本心です。時にはスマホから目を離し、まわりを見まわして、お互いにコミュニケーションをとってみませんか？

（茨城県龍ケ崎市在住）

新入会員からのメッセージ

北條春樹さん

小学生の頃から「クルマを運転する人のいい加減さ」について疑問を持ち続けています。

2013年に、当時の古屋圭司国家公安委員長の問題発言に対し抗議文を送った市民団体の件は報道で知っていましたが、この会とは知らず、詳しく知ろうともしなかったので、入会のタイミングを逃してしまったことは時間の損失でした。もう少し早く、このような有意義な会を知っていれば、少し前向きに生活できたのでは？と少々後悔しています。

これまで、岐阜県警本部、所轄の警察署、JAF岐阜支部、NEXCO中日本名古屋支社等々関係各所を訪ね、疑問点をぶつけてみたのですが、いずれも「タテマエ論」や「後ろ向きの回答」ばかりで「真面目に問題を考えない」という態度の対応ばかりです。結果、「どうやっても良くはならないのだろうか？」と徒労感のみが空しく残っていました。しかし、先日のオンラインミーティングに参加させて頂いたところ、皆さんきちんと問題意識を持っておられて、解決に向かって行こうという明確な意志を感じられました。入会させて頂いて「暗いトンネルの中での一筋の光」が見えたような気がします。

今後ともよろしくお願い致します。

（岐阜県各務原市在住）

案内板

▪ クルマ社会を考える会員オンラインミーティング
《12月13日(金) 19:30〜21:30》

今回は会員のみによるオンラインミーティングです。

テーマ「クルマ社会に言いたい！」

みなさんの中には、クルマ社会について言いたいことが山ほどあるものの、「SNSでの発信は内輪で盛り上がっている感じでどうも苦手…」「友人、知人、家族でも問題意識を共有するのは難しい…」等の思いを抱いている方も多いのではないでしょうか。

今回のミーティングでは、志を同じくする会員のみなさんで、クルマ社会について思うことを、自由に語っていただこうと思います。怒り・迷い・疑問・自慢・希望、なんでもござれのフリートークです。ふるってご参加ください。

日　時　2024年12月13日(金)　19:30〜21:30
申込先　青木 勝(共同代表)
osakahorai551@yahoo.co.jp

※会員のみ参加できます。参加費無料。
※参加希望者は12月11日(水)までにE-mailにて氏名、メールアドレス、電話番号(緊急用)を添えてお申し込みください。申し込みいただいた方には後日、Zoomアドレスとパスコードをお送りいたします。

★本会報を郵送で受け取られた方には、過去の情報となっており、ご参加いただけず申し訳ありません。
★このご案内は会のホームページや会員メーリングリストでは出しております。
今後も、会報発行のあいまにイベントを企画・実施することがありますので、皆様にはホームページ閲覧や、会員メーリングリストへのご参加をお願いいたします。会員メーリングリストは会のイベント情報のほかいろいろな情報収集の場としてご活用いただけます(ご自身で発信されなくてもかまいません)。よろしければご参加をお願いいたします。

◆ ―――― ◆ ―――― ◆ ―――― ◆ ―――― ◆ ―――― ◆ ―――― ◆

▪ クルマ社会を問い直す会 2025年度総会と講演会のお知らせ
《2025年4月19日(土) 午後》

2025年度総会・講演会の開催予定は以下の通りです。

講演会は、生活道路や通学路の安全対策にご尽力されている、久保田尚さんにご講演をいただく予定です。

みなさまふるってご参加ください。詳細は後日、ホームページや次号会報でお伝えいたします。

開催日　2025年４月19日(土) 午後
会　場　きゅりあん(東京都品川区立総合区民会館)
６階　中会議室
(東京都品川区東大井５丁目18－１)

講演会講師　久保田尚さん(埼玉大学名誉教授)
※オンライン(Zoom)でもご参加いただけます。

冬のヤマボウシ
(会員K・Tさんの絵)

共同代表より

足立礼子

10月19日に自動車の運転免許制度についてのオンラインミーティングを開きました(報告は3ページをごらんください)。

運転免許証は、自動車という危険物を道路など戸外で動かすことを都道府県公安委員会(いわば警察)が許可し貸与するものです。しかし、人間というのは本質的に不完全で不安定な、また、自己中心的な(保身を第一とする)生き物です。心身機能も習得技能も一定レベルに保つのは難しく、体調や加齢による変化も生じやすく、運転に慣れるにつれ気も緩み、自己都合優先で違法な運転をする人が増えるのは道理です。

その結果、稚拙な運転ミスや道路交通法に反する運転による事故が毎日絶え間なく起きています。そうした分かり切った現状を見れば、免許制度のあり方や、免許取得後は運転技術や資質、道路交通法の理解や遵法意識、健康状態などについてほとんどチェックシステムがないことに、疑問を抱かざるを得ません。

その点について、実は警察幹部も認識はしているようです。元警察幹部という方が大学生に向けた講義の中で、「ほとんどの免許保有者は、免許取得後長い期間道路交通法などの基本法について再学習の機会がない」「安全運転に関する技能の習得についての再教育は行われていない」ことなどを指摘し「日本では、例えば、20歳で免許を取得したとして、70歳になって高齢者講習を受講するまで、運転技能のチェックすら受けることもないことから『空白の50年問題』と称される課題も存在し、大人の方が交通ルールを守らず、道交法への関心は低いとも言える」と述べています*。

つまり、警察内部では以前から、運転免許貸与後はドライバーの技能や知識等のチェック体制が一切なく放置状態であることが、違反行為増加＝事故の要因となっていることを問題視していることが伺えます。にもかかわらず、『空白の50年問題』に関する対策は、なにも講じられずに今に至っているのが現実です。

＊「道路交通法における運転免許制度の考察」江崎澄孝：比較法制研究vol.40, pp.71-103, 2017-12-20.（國士舘大學比較法制研究所発行）

しかも、日本は、速度違反が常態化し、国家公安委員長が速度超過を容認するような発言(2013年)をしてもだれも疑問視すらしないのが現状です。速度違反だけでなく、スマホ見ながら運転、一時停止無視、信号無視、酒気帯び等々、違法運転が横行し、その行為が多くの人々の命を奪い、身体を傷つけ、人生を奪っています。遵法意識も自制力も注意力も体調管理もおぼつかない無数の人間が危険物を走らせている道路は、まさに無法地帯です。

交通事故をなくすには、人間の弱さや不確実さを見据えての根本的な対策が不可欠です。本会では7月に、道路交通安全対策、自動車車体の安全対策の要望を関係省庁に出しましたが、運転免許制度や違法運転取締り等の対策も、よく検討を重ねて要望していきたいと考えています。

世話人会報告

事務局：里見岳男

前号の発行以降、2024年9～10月にかけて世話人会で議論された話題をご紹介します。

・提出した要望書に対する回答の有無について

7月に送付した「交通弱者の人命と移動の権利を最優先で守る道路交通対策を求める要望書」「自動車車両の安全性能向上対策を求める要望書」について、国土交通省に面談の機会ないしは回答をいただきたいと何度も依頼しましたが、残念ながらいずれも個別の回答はできないというのが最終的な対応でした。

・第12次交通安全基本計画の意見聴取会に参加

聴取会に参加した世話人より、当日の様子などについて詳しい報告がありました。意見を述べたあと、検討会委員（学識者）の赤羽弘和教授（千葉工業大学）より、車両の安全装置装備について質問をいただき意見交換ができました。検討会委員の方々（７名）には後日、共同代表の足立さんよりお礼状と会報をお送りしました。

⇒２ページに報告

・自転車利用環境向上会議への参加について

10月３日（木）～４日（金）に福井県で開催された「第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭」にて、１日目夕方のポスター発表会に出展しました。ポスター作成者である世話人の岡田さんに加えて共同代表の青木さん、事務局の里見の３名が参加し、来場した方々に会報をお配りしたり、出展ブースの近い別の市民団体のみなさまと交流したりしました。加えて近隣にお住まいの当会会員の方ともお会いでき、実りの多い出展となりました。

⇒４ページに報告

・運転免許制度や運転者の教育についてのミーティングを開催

表記の内容で10月19日（土）に会の内外から広く参加者を募ってミーティングを開催いたしました。ご参加いただいたみなさま、ありがとうございました。またこれに先立って、９月27日（金）に、自動車教習所の教官やバス・トラックの運転手をなさっておられる、自動車の運転や運転免許制度に詳しい会員の方々にもご意見をうかがいました。

⇒３ページに報告

・ホームページ改善活動

世話人に加え、地域活動連絡係のみなさんにもお声がけして、会のホームページの改善について話し合うオンラインミーティングを10月17日（木）に開催しました。さまざまな提案が出されたのですが、まずは手始めとして、掲載記事のカテゴリー一覧を表示するメニューを見直しました。岡野さん、対応作業ありがとうございます。

・来年度総会について

2025年４月の総会会場は、24年度と同様東京都品川区民施設「きゅりあん」を確保できました。また、来年度総会後も講演会を予定し、世話人と地域活動連絡係で講師の候補について話し合いました。その後の決定内容は下記案内をごらんください。

⇒20ページに案内

・地域活動連絡係の世話人会へのオブザーバー参加について

実際にオブザーバー参加されたみなさんからは「世話人になるほどの時間の余裕はないが、会の活動については知っておきたいと思っていたのでありがたい」「会の活動内容がわかると、自分が貢献できる分野はどれだろうか、と積極的に考えられる」「気軽に参加できるようにしてもらって助かった」といったご意見をいただきました。世話人会開催の告知については当面電子メール（bcc）でお送りします。

・10月27日の衆議院選挙に向けた政策アンケートについて

当会はこれまで、24年にわたって計12回、国会に議席を持つ政党に交通事故問題に関する公開アンケートを送ってきました。ただしその結果の公表は３ヶ月ごとに発行される会報上でされていましたから、投票の参考になっていたわけではなく、また最近の回答率も芳しいものではありませんでした。そこで、今後は選挙期間やアンケートという手法にこだわらず、選挙期間外の平時にもに各政党の意見を求めていってはどうか、ということになりました。

・会員ミーティングのあり方について

「きちんとテーマを決めて掘り下げたい」「それだと開催のハードルが上がってしまうのでは」「毎月何日に、というふうに一定間隔でかならず開催しては」と様々な意見が出ました。そこでまずは、12月13日（金）19時30分～、フリートークという形でテーマを決めずにオンラインミーティングを開催することになりました。

⇒20ページに案内

会計より　青木 勝

会費の複数口の振り込み・カンパのお願い
郵便料金が2024年10月から値上げになりました。
当会会計はより一層、窮迫することが予想されます。

2024年度会費の振り込みをお願いします。
当会はみなさまの会費で運営しています。
引き続き、複数口の会費やカンパをお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやカンパをいただきありがとうございます。

封筒のラベルシールに「2023年度会費払込済」「2024年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2023年度、2024年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会はみなさまの会費で運営しております。みなさまには2024年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いします。

また、**複数口の会費やカンパ**をお願いいたします。

会報はホームページにても閲覧できます。会報の郵送は不要という方や会費・名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木までご連絡ください。

会ホームページ、Facebook、X(旧Twitter)、Instagram、ブログ等のご案内

当会ホームページでは、学習会などのイベント案内や活動報告などを、随時掲載しています。
https://kuruma-toinaosu.org/

会の活動、クルマ社会の問題をわかりやすく伝えるため、以下のツールを活用しています。「シェア」「いいね」などで、フォローしてください。ご不明の点は group@kuruma-toinaosu.org へお問い合わせください。

1　Facebookページ　@toinaosu
2　X(旧Twitter)　@kuruma66311273
3　Instagram　kuruma.toinaosu
4　ブログ　https://kuruma-toinaosu.org/blog/
5　YouTubeチャンネル「人にやさしい道＆交通」

会員交流用Facebookグループのご案内

Facebookグループ「クルマ社会を問い直す 会員交流ひろば」https://www.facebook.com/groups/toinaosu/　を2024年２月４日に試行のため開設いたしました。

詳細については group@kuruma-toinaosu.org までお問い合わせください。

会員メーリングリストのご案内　管理人　安彦守人(あびこ もりと)

クルマ社会を問い直す会には会員の任意参加によるメーリングリスト(以下ＭＬと称す)があります。

会員相互の情報交流、意見交換を目的としています。2024年10月31日現在で参加者は86人です。

参加希望者は、管理人安彦　group@kuruma-toinaosu.org　までメールを下さい。(非会員は参加できません。)公式ホームページの問合せフォームからお願いします。

既に登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。投稿の形でのお知らせでも結構です。ご連絡が無い場合、不着連絡が入り次第、状況確認のうえＭＬから削除させていただきます。

案内板

▶▶▶ 20ページに掲載しています。

今回のご案内は以下の２つです。

◎クルマ社会を考えるオンラインミーティング

開催　12月13日（金）　19：30〜21：30

テーマ　「クルマ社会に言いたい！」

※本会報を郵送で受け取られた方には、過去の情報となっており、ご参加いただけず申し訳ありません。

◎クルマ社会を問い直す会　2025年度総会・講演会

開催　2025年４月19日（土）　午後

会場　きゅりあん（東京都品川区立総合区民会館）

講演会講師　久保田尚さん（埼玉大学名誉教授）

▪「クルマ社会を問い直す」119号原稿募集のご案内▪

●次号発行予定：**2025年３月**

●原稿締切り：**2025年１月31日（締切り厳守でお願いします）**

●送付先：**見尾有平**　miotaso2020@gmail.com

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

【投稿規定（募集内容）】

※クルマ社会の問題に関連したものに限ります。

◎投稿【意見や情報、提案、活動紹介、おすすめの本、調査研究文など】

・１つの号につき一人１点までとします（会や地域団体の活動報告、意見書等提出報告、本の紹介（書評）は除外）。

・字数は写真、図版、脚注等を含めて10,000字以内（参考：写真７cm×4.5cm 説明文１行で250字相当とお考えください）。やむをえず超える場合は事前にご相談ください。

◎その他、新聞や雑誌に掲載された活動や投稿などの記事、写真（解説つきで）、イラストなどもお寄せください。

★原稿についてのお願い

・お名前・住所・電話やFax番号、タイトルを明記してください。原稿について質問する場合があるので、連絡が取りやすい手段を明記してください。必要な連絡が取れない場合は、記事の掲載を保留にする場合があります。

・原稿は電子メールにファイル添付で、手書きの場合は原稿用紙に書いて郵送してください。

・原稿をお送りいただいた方には受領の連絡を差し上げます。もし数日経っても連絡がない場合、恐れ入りますが確認のご連絡をお願いいたします。

・会報はホームページでも公開しており、非会員の人々も目にします。専門的用語や略語には説明を添え、だれでも理解しやすい文章をお願いします。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。また原稿や氏名が公開されることについてご了承お願いいたします。

・引用文は出典を明記し、インターネットなどの無料提供図像・地図は利用規定に従って使用し、部分加工した場合はその旨を明示してください。

・原則として提出後の執筆者による校正は行いません。会報担当者による字数調整や内容整理も行いません。よく推敲した原稿の提出をお願いします。問題と思われる点がある場合は執筆者に連絡し、調整をしていただきます。なお、明らかな誤字脱字等は執筆者に断りなく修正させていただくことがあります。

・匿名希望の方はお知らせください。

組版・印刷管理：梅沢 博　　印刷・製本：平河工業社